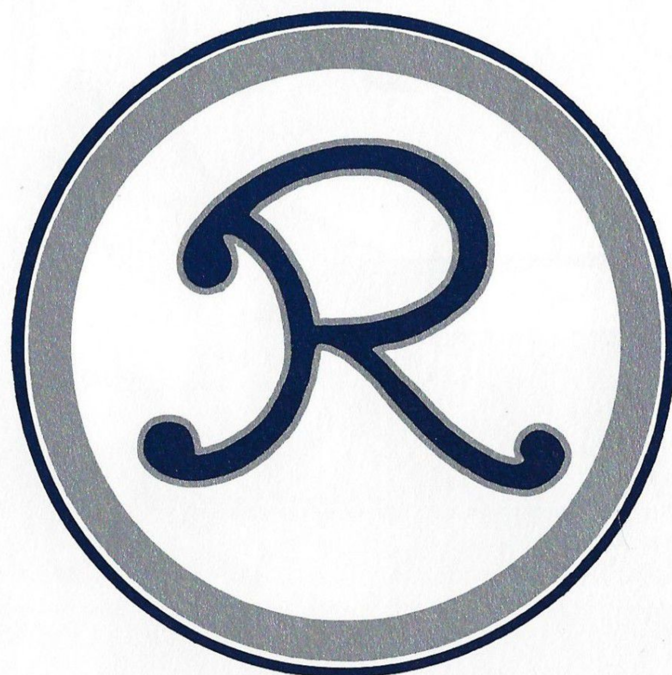
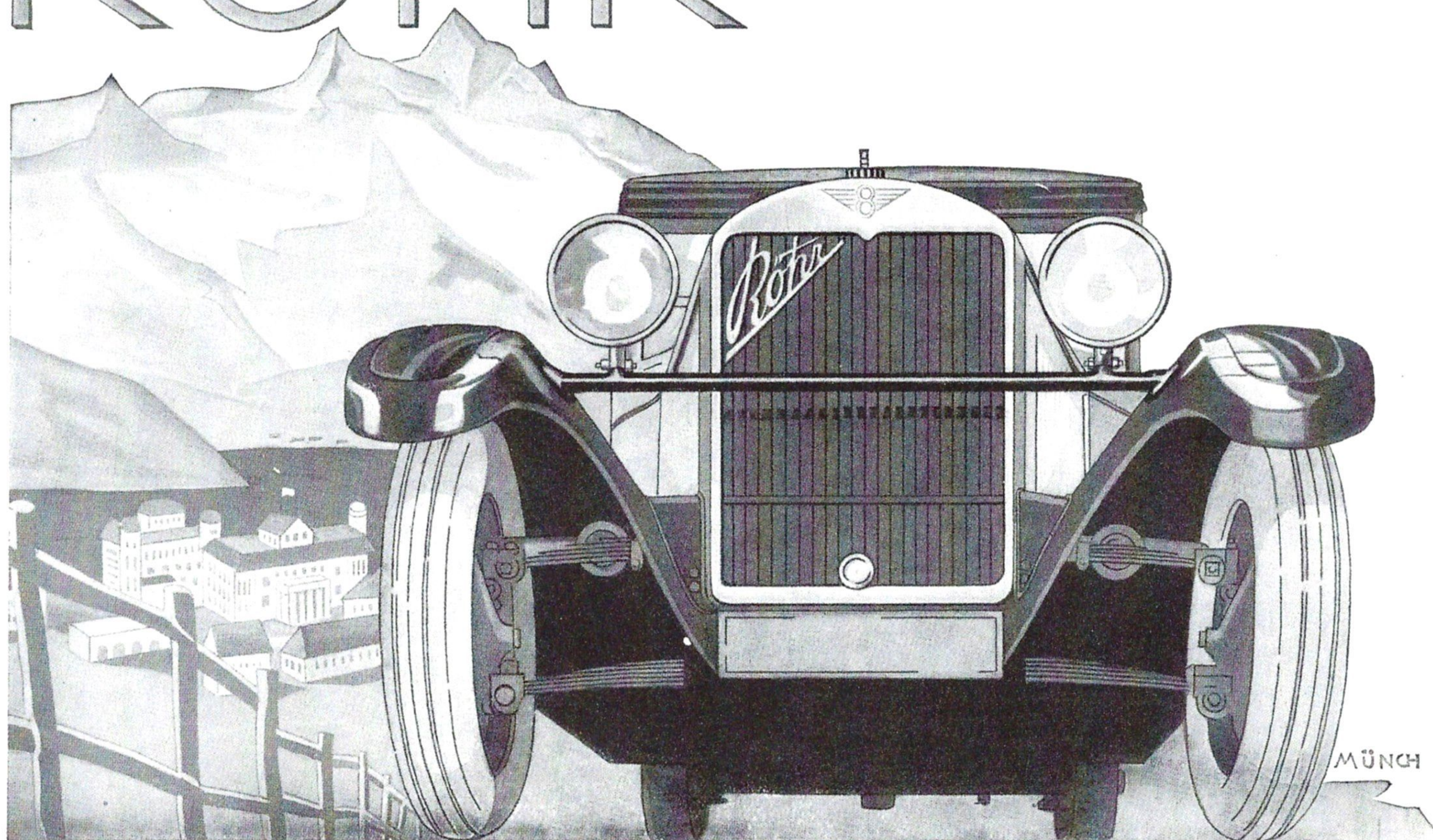


RÖHR 8CYL·

RÖHR



DER 8 CYLINDER 9/50 2,25 L

DER RÖHRWAGEN!

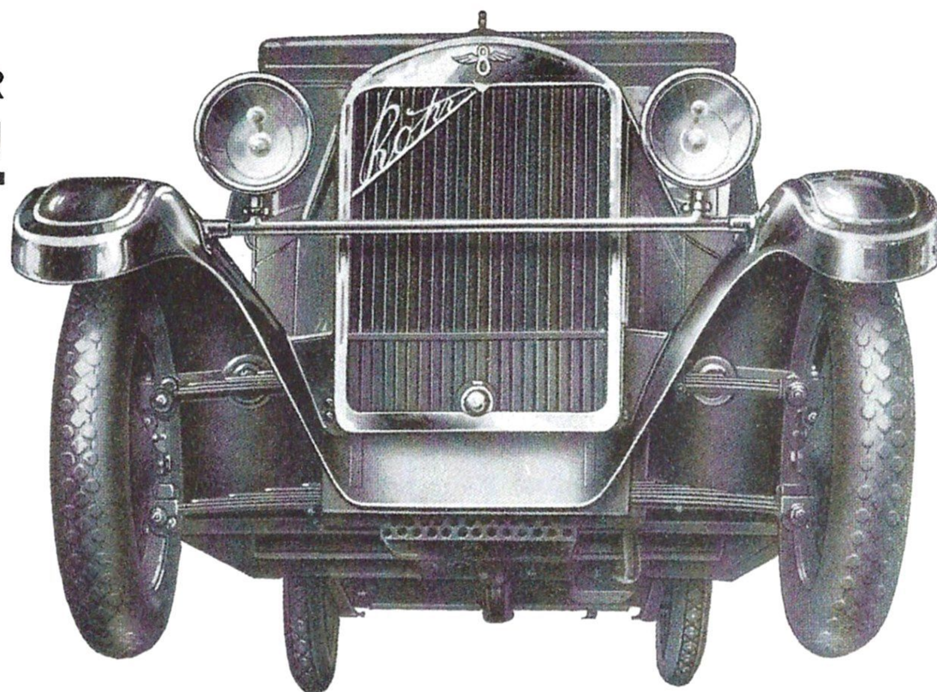
Tönende Worte der Reklame finden Sie überall. Nicht aber bei uns. Wir führen Tatsachen an, durch PHOTOGRAPHIEN erläutert und belegt. Daß unser Wagen elastisch, geräuschlos, schnell und wirtschaftlich ist, ist selbstverständlich. Das sind andere, vor allem 8 Zylinderwagen, auch. Was aber andere nicht bieten, und was unseren Wagen einzigartig macht, was den Namen RÖHR zum Begriffe stempelt, ist eines: Die

SICHERHEIT

Sie zu erreichen war das Ergebnis jahrelanger, eingehender Ingenieurstudien. Alle Mittel standen uns zur Verfügung, unsere Probewagen laufen schon seit mehreren Jahren. Die Fabrikation wurde mit Hilfe modernster Maschinen u. Einrichtungen aufgezogen, – jetzt sind wir allen anderen jahrelang voraus. Bitte

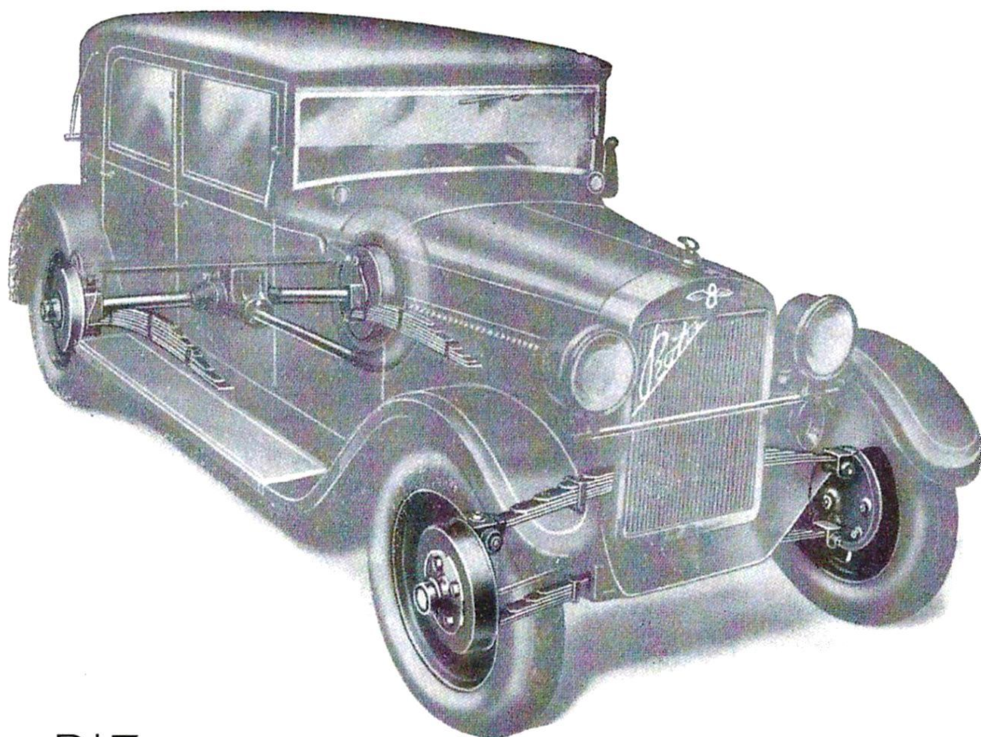
URTEILEN SIE SELBST!

DER
TIEFBAURAHMEN



Was ein tiefliegender Schwerpunkt beim Auto bedeutet, braucht nicht besonders erläutert zu werden. Muß ein Rennwagen sicher sein? Haben Sie schon jemals hohe Rennwagen gesehen? Fahren Sie mit dem Röhr-Wagen durch die Kurven, trockene oder schlüpfrige, Ihr erster Gedanke wird sein: fabelhaft! Gewiß ist heute »tief« modern. Vergleichen Sie aber unseren Wagen mit anderen sogenannten »tiefen« Wagen: Unseren Karosseriefußboden, der unter dem Rahmen liegt und nicht darüber wie bei allen anderen, und der trotzdem glatt, also ohne Tunnel ist! Unsere Kopffreiheit (Deckenhöhe), die den größten unter Ihnen gefahrloses Sitzen für Kopf und Hut erlaubt! Unsere Bodenfreiheit, die Ihnen ermöglicht, in jedem Gelände zu fahren! Und trotzdem so niedrig!

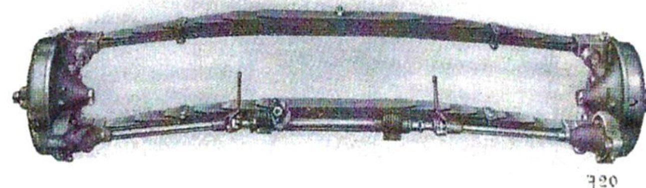
DIE SCHWINGACHSEN



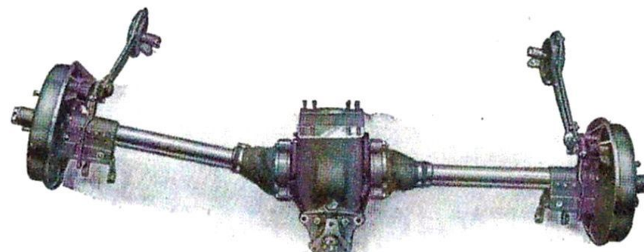
DIE SCHWINGACHSE

35

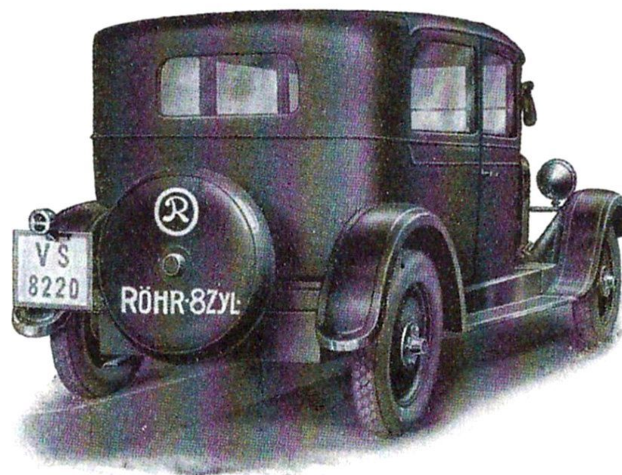
ein magisches Wort! In einigen Jahren werden alle sie haben. Heute schon bieten wir sie, und zwar an allen vier Rädern. Fahren Sie einen normalen »wundervoll« weich gefederten Wagen schnell über schlechte Straßen, durch schlechte Kurven: Sie werden sich schwerlich wohlfühlen. Wiederholen Sie den Versuch mit dem gleich weich gefederten Röhr-Wagen: es wird Ihnen kein Tempo schnell genug sein. Tiefe Löcher, ja sogar Schienen und Bordsteine werden kaum merkbar überfahren. Sie werden die erstaunliche Durchschnittsgeschwindigkeit von 65 km pro Stunde erreichen, ohne das Gefühl zu haben, »wild« gefahren zu werden. Sie schütteln ungläubig den Kopf. Versuchen Sie es!



Vorderachse

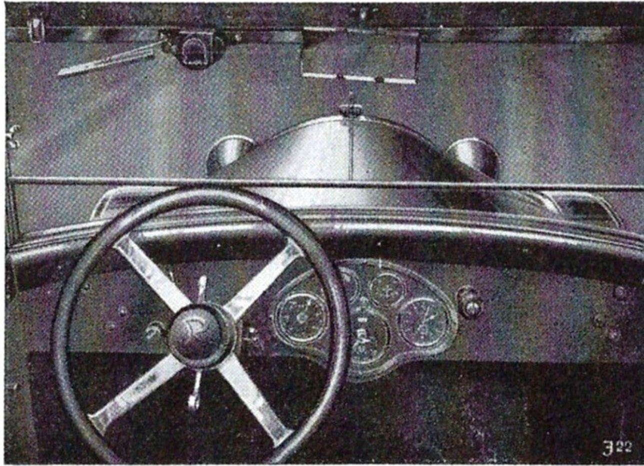


Hinterachse



Limousine, eine Seite auf dem Bordstein

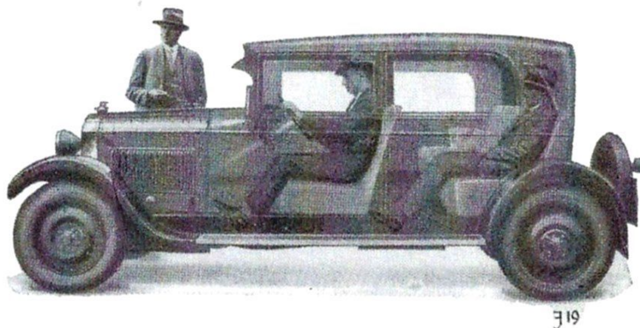
DIE LENKUNG



2 Signale, Abblendung und Winker am Lenkrad

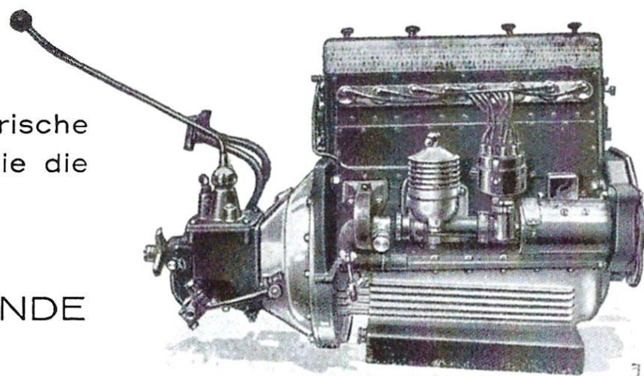
Haben Sie schon von dem so gefürchteten Shimmy und Flattern der Vorderräder gehört? Von andern ja, nie von Röhrfahrern. Das Geheimnis der unabhängigen Lenkung. Der Luftdruck in den vorderen Reifen, das Spiel in den Gestängen (durch Mangel an Wartung), ja sogar verbogene Teile der Lenkung (nach Zusammenstößen) vermögen unserer Lenkung ihre Sicherheit nicht zu nehmen. Dazu kommt spielendleichter Gang trotz der hohen Übersetzung, sodaß Sie mit dem Röhr-Wagen im Großstadtverkehr sich wie ein Wiesel durch die Reihen anderer Wagen winden können und das stundenlang ohne zu ermüden. Setzen Sie sich selbst an das Steuer, um festzustellen, wie Sie den Wagen im Gefühl und in der Hand haben. Sie werden feststellen, daß der Röhr-Wagen einer der wenigen ist, an dessen Steuer man sofort »zu Hause« ist.

GEWICHT UND GEWICHTSVERTEILUNG



Unser Wagen wiegt mit geschlossenem Aufbau, vollständig ausgerüstet, etwa 1000 kg. Was das für Motor, Übertragungsorgane, Reifen bedeutet, ist leicht einzusehen. Der kritisierende Techniker wird uns entgegnen, daß ein leichter Wagen unmöglich einen steifen Rahmen haben könne. Bei der normalen Bauart allerdings nicht, bei unserem Rahmen aus geschlossenen Kastenträgern kommen Verwindungen praktisch überhaupt nicht vor. Dabei haben wir einen Radstand von 3,05 m; dieser in Verbindung mit einem ganz kurz und platzsparend gebauten 8 Zylinder-Motor erlaubt uns die Anordnung der beiden bequemen Sitzreihen zwischen den Achsen. Dies heißt: bedeutend bessere Federung für die Hintersitzenden, die nicht mehr auf, sondern vor der Hinterachse sitzen, ideale Gewichtsverteilung, da der Wagen

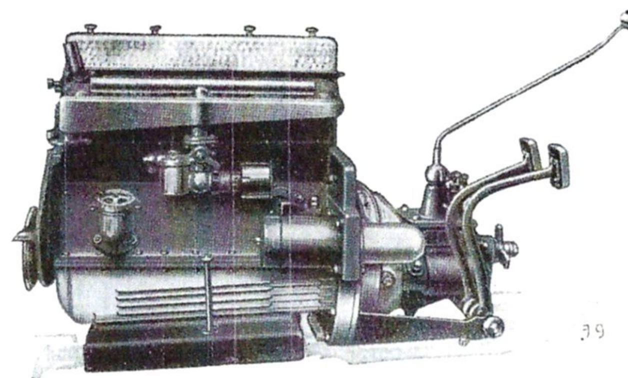
leer weder kopflastig, noch besetzt hinterlastig sein kann. Somit glänzendes dynamisches und aestetisches Gleichgewicht! Eine direkt künstlerische konstruktive Lösung, frei von Kompromissen, die die Hand des früheren Fliegers erkennen läßt!



Motor-Ventilseite

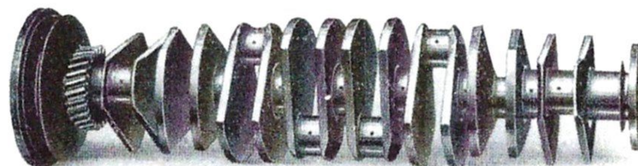
WEITERE, DIE SICHERHEIT FÖRDERNDE KONSTRUKTIVE EINZELHEITEN

Ein 8 Zylinder-Motor, der ganz vibrationsfrei läuft, mit kleinen, also wenig verschleißenden beweglichen Massen, eine neunfach gelagerte Kurbelwelle, eine überdimensionierte Kupplung, ein Getriebe mit neuartiger dynamisch ausgeglichener Verzahnung, Perrot Bendix-Vierrad 12 Backen Servobremse u. s. w.



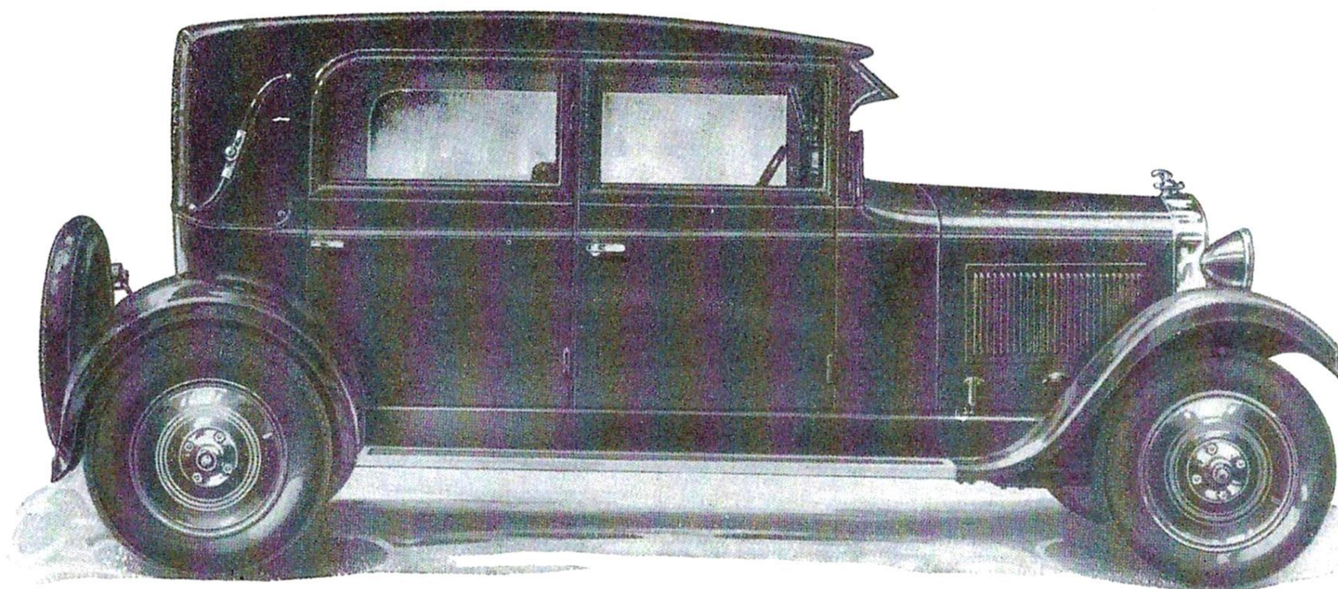
Motor-Vergaserseite

Daß unsere Karosserien alles Modernste und Schönste bieten ist klar. Abgesehen von außerordentlich bequemen, offenen und geschlossenen Aufbauten sind wir alleinige Lizenzinhaber für Deutschland der neuen Aërable-Monobloc-Karosserie, die ein neuer Schlager ist und gestattet in wenigen Minuten aus der offenen Karosserie eine geschlossene zu machen: Ein Kabriolett, das alle Vorzüge vereint, keinen der Nachteile aller bisherigen Kabriolett-Bauarten aufweist.



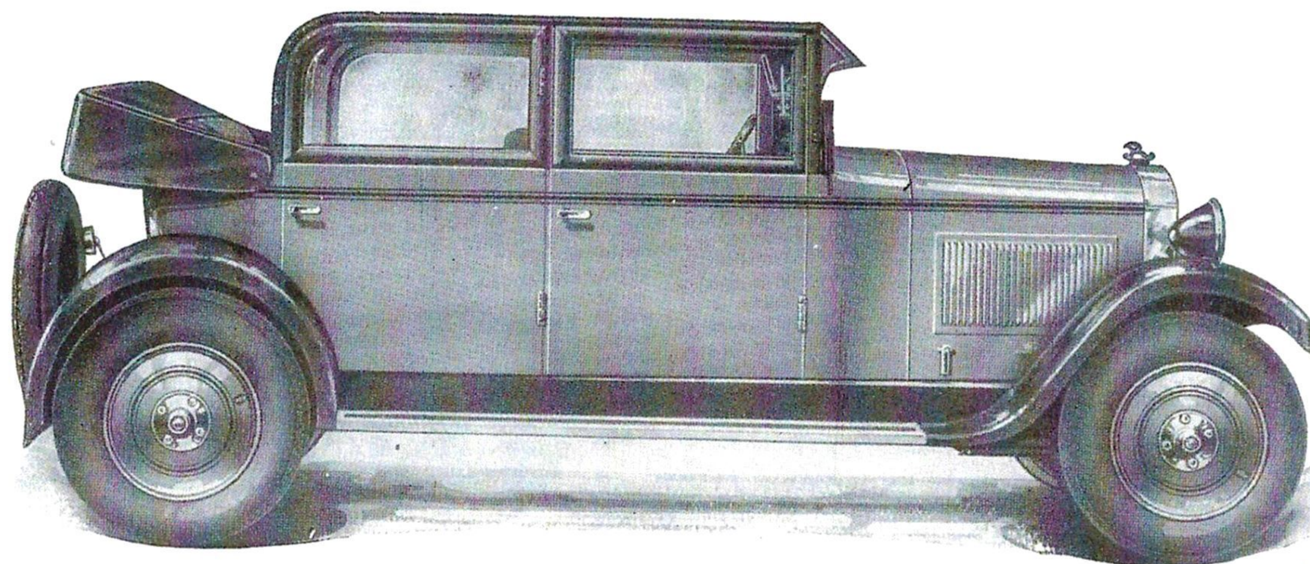
Kurbelwelle

Unsere Konstruktion, deren Vorteile der beste Kritiker und schärfste Konkurrent nicht bestreiten kann, wird Ihr Interesse erweckt haben. Die Bezirksvertretung oder das Werk erteilt jede weitere Auskunft.



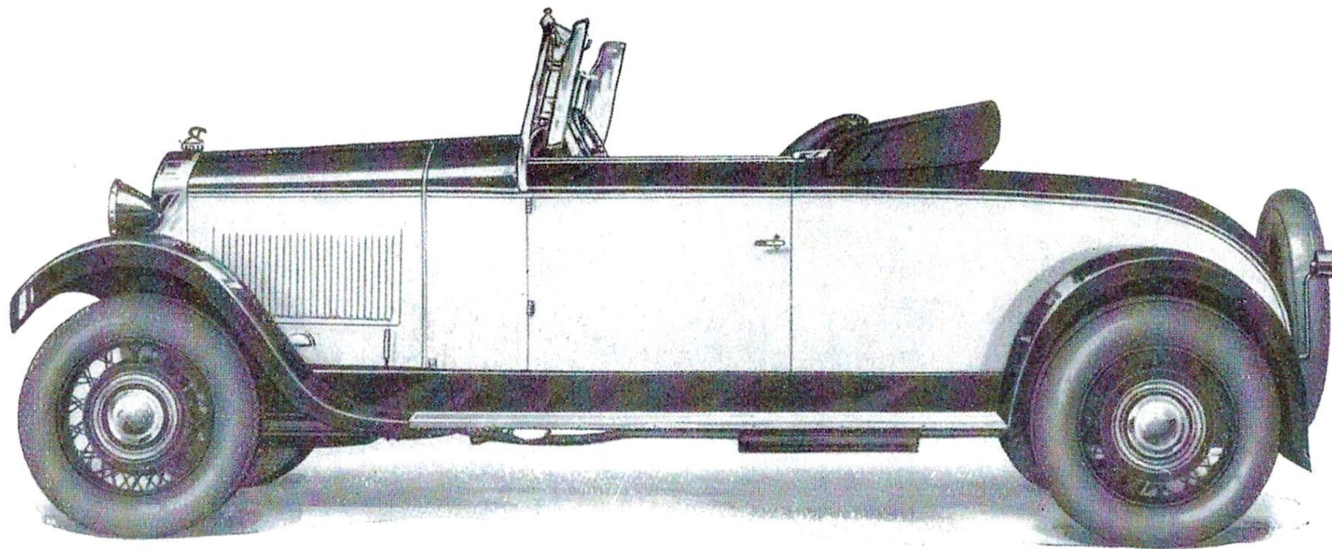
J 13

Kabriolett (Aërable) geschlossen



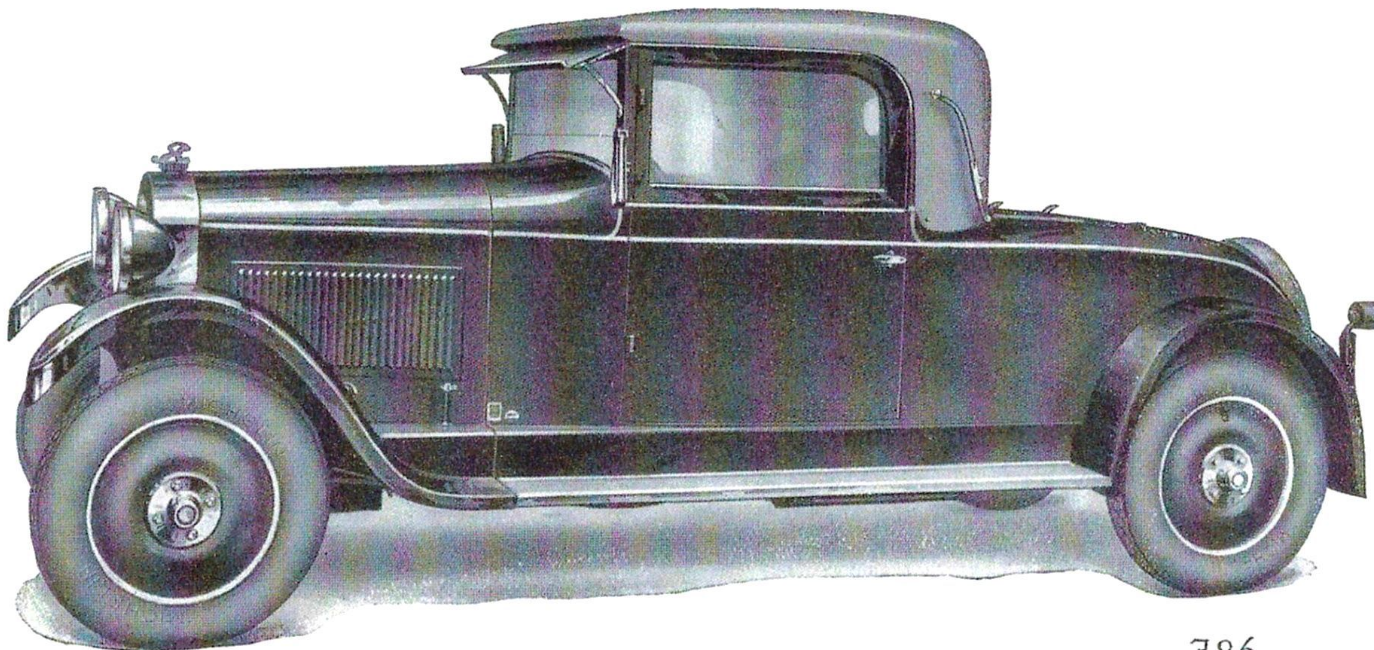
J 14

Kabriolett (Aërable) offen



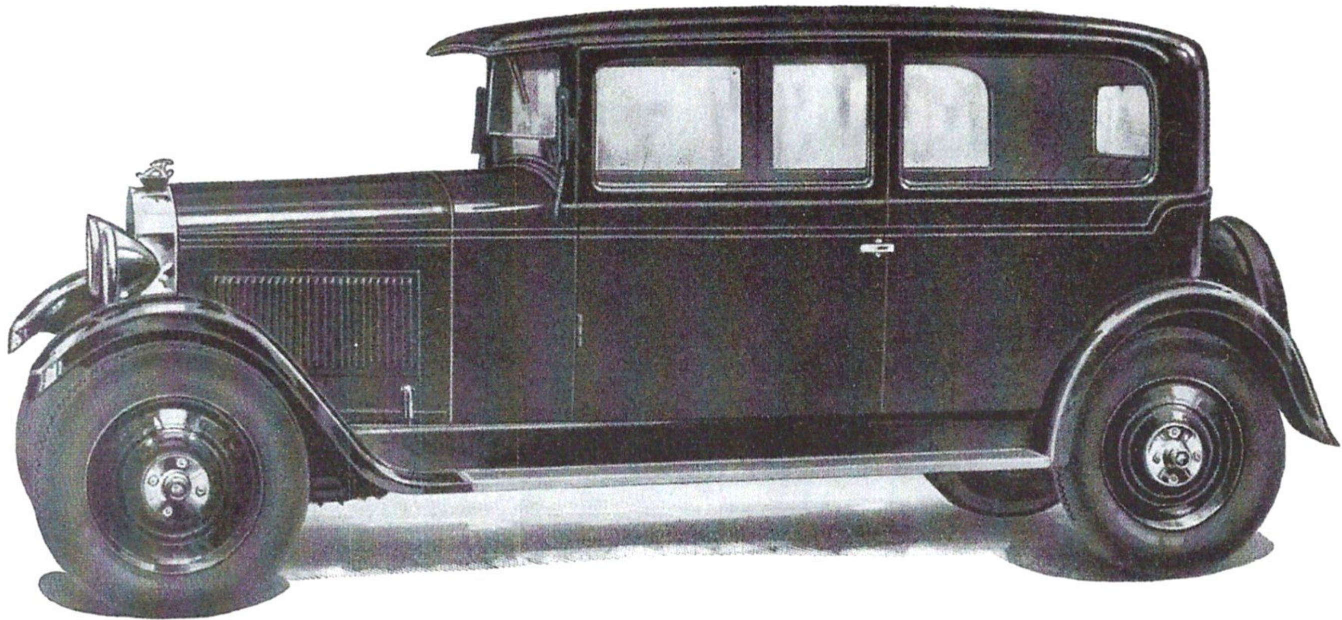
J 17

Zweisitzer offen Roadster

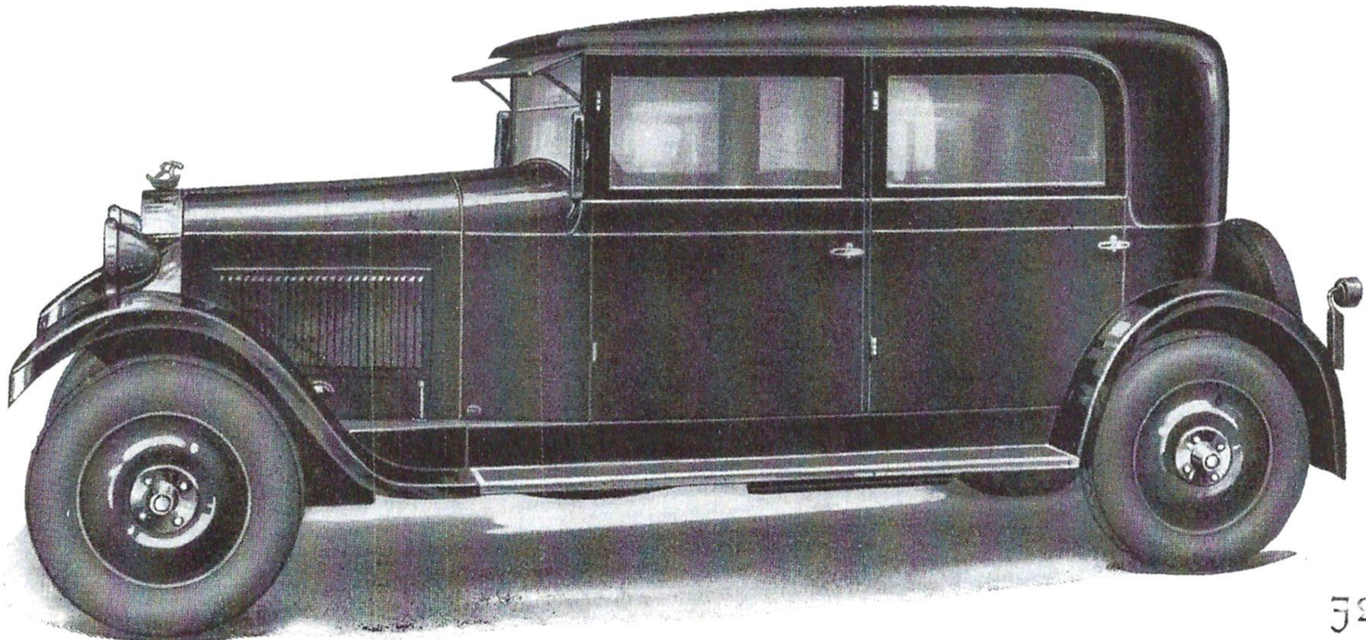


J 26

Zweisitzer-Kabriolett



Zweitürige Limousine



J28

Viertürige Limousine

TECHNISCHE MERKMALE

MOTOR

Oben gesteuert, Zylinderzahl 8, Bohrung 60, Hub 100, Drehzahl normal 2800, Zylinderinhalt 2250 ccm, Steuerleitung 9 PS, Bremsleistung 50 PS, Brennstoffverbrauch 14 l/100 km, Ölverbrauch 0,4 l/100 km.

KURBELWELLE: Chromnickelstahl, 9 × gelagert mit Gegengewichten, statisch und dynamisch ausgewuchtet, Torsionsschwingungsdämpfer am vorderen Ende.

KOLBEN: Aus Leichtmetall mit 3 Ringen, davon ein Ölabstreifring.

STEUERWELLe: Im Gehäuseoberteil, von der Kurbelwelle durch schrägverzahnte Nichtmetallräder angetrieben, 8 × gelagert.

VENTILE: Im Zylinderkopf hängend, durch druckgeschmierte Schwinghebel und Stoßstangen gesteuert.

ZÜNDUNG: Zündlichtmaschine, automatische und Handverstellung.

VERGASER: Solex vertikal mit Vordrossel und Luftfilter, Brennstoffilter in der Leitung.

KÜHLUNG: Lamellenkühler mit handverstellbarer Jalousie. Wasserpumpe, Ventilator.

SCHMIERUNG: Kreislaufdruckschmierung durch Zahnradpumpe, Ölfilter, Ölsieb.

BRENNSTOFFBEHÄLTER: Vor der Spritzwand, 47 l Inhalt.

FAHRGESTELL

Tiefbaurahmen mit geschlossenen kastenförmigen Längsträgern und durchgehendem Fußboden und Trittbrettern, unter dem Rahmen liegend. Außerordentlich torsionssteif. Gesamtlänge 4200 mm, karossable Länge 2280 mm, Radstand 3050 mm, Spurweite 1400 mm, größte Breite mit Karosserie 1620 mm, größte Höhe geschlossen 1650 mm, Bodenfreiheit 250 mm, Zahl der Sitze 4-5 zwischen den Achsen.

GETRIEBE: Am Motor angeflanscht, drei Vorwärtsgänge, ein Rückwärtsgang, neuartige dynamisch ausgeglichene Verzahnung.

KUPPLUNG: Überdimensionierte Einscheiben-Kupplung.

HINTERACHSE: Mit Schwingachsen, Antrieb durch Brownschnecke - Auslegerfedern.

VORDERACHSE: Mit Schwingachsen, zwei Querfedern mit je zwei Hauptblättern, davon eines nichttragend (weich) als Sicherheitsblatt.

LENKUNG: Vollständig unabhängig auf jedes Rad, Übersetzung 1 : 6,9.

BREMSEN: 3 Backeninnenbremsen mit Servowirkung, Perrot-Bendix Fußbremse auf alle 4 Räder, Handbremse auf Hinterräder wirkend.

RÄDER: Scheibenräder mit Halbtiefbettfelgen.

BEREIFUNG: Ballon Geradseit-Reifen 13 × 45.

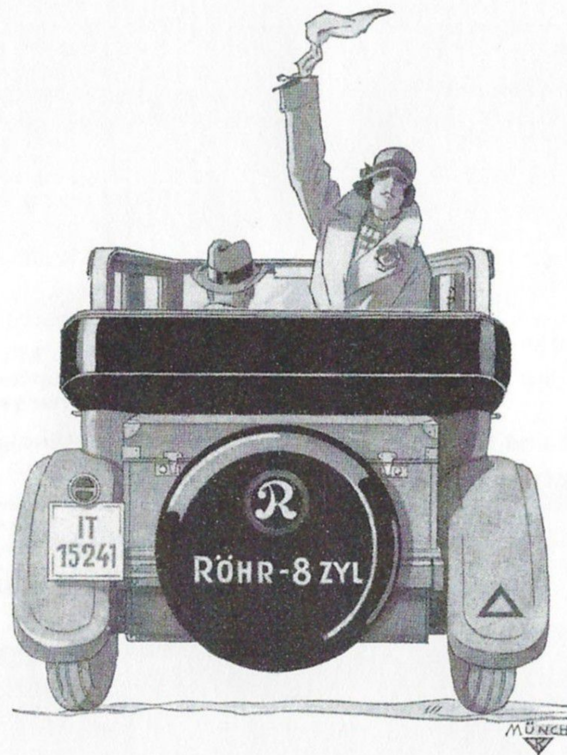
AUSRÜSTUNG

5 ballonbereifte Räder, vier Stoßdämpfer, Kofferraum und Brücke, elektrische Richtungsanzeiger, zweitöniges elektrisches Signal, Kühlerjalousie, elektrischer Scheibenwischer, Stoplicht, Innenbeleuchtung, Instrumentenbrett indirekt beleuchtet, Verdeckhülle.

Konstruktions- und Ausstattungsänderungen vorbehalten.

RÖHR AUTO A.-G.

OBER-RAMSTADT (HESSEN)



Druck: Walther & Geitzhaus, Frankfurt a. M.-Heddernheim.